Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

FÉVRIER 2007

NUMÉRO 17

TABLE DES MATIÈRES

Ports du Québec 1
Ports de l'Est du Canada 6
Voie maritime 6
Transport maritime mondial 6
Transport maritime au Canada 7
Transport maritime au Québec 7
Environnement 8
Marchandises 9
Croisières internationales 10

PORTS DU QUÉBEC

Montréal

Un nouveau record de tonnage

En 2006, le port de Montréal a manutentionné 25 Mt de marchandises, une hausse de 3 % par rapport à 2005. Il s'agit d'un nouveau record de tonnage. La moitié de ces marchandises est constituée de conteneurs, de produits pétroliers et de céréales, qui ont tous connu une croissance de tonnage en 2006. À lui seul, le transport de conteneurs a atteint 11,4 Mt, une augmentation de 2 % par rapport à 2005, établissant un nouveau record et une cinquième année consécutive de croissance pour ce secteur.[1]

Dans un souci d'accroître les mesures de sûreté au port, l'Administration portuaire de Montréal (APM) a introduit de nouvelles mesures de sûreté en novembre dernier. Selon ces mesures, tout conteneur livré par camion ou par train devra dorénavant être scellé avant d'entrer sur l'un des terminaux à conteneurs au port de Montréal. En appliquant aux conteneurs vides des mesures de sûreté qui ne visaient auparavant que les conteneurs pleins, l'APM rehausse ainsi la sûreté de la chaîne logistique de transport en empêchant que des conteneurs vides livrés au port ne puissent faire l'objet de manipulation non autorisée.[2]

Par ailleurs, pour la deuxième fois en deux ans, le port recevra un portique de quai capable de charger et décharger des navires post-Panamax. Attendue au port en septembre 2007, cette deuxième grue à conteneurs se joindra à sa jumelle acquise en 2005. Ces nouvelles grues sont tous deux capables de desservir des navires dont la largeur peut atteindre 42,4 mètres. Elles peuvent également transborder deux conteneurs (EVP) en même temps. Tout cet équipement ultramoderne vient augmenter la capacité du port de manutentionner les conteneurs et par le fait même d'accroître la capacité d'accueil de tout le terminal.[3]

Québec

Croissance continue du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Québec a totalisé 23 Mt en 2006, soit une hausse de 1 % par rapport à l'an dernier et de 50 % par rapport à 2001, une croissance inégalée au Canada de l'avis même des autorités du port. Ce sont près de 14 Mt de vracs liquides et 9 Mt de vracs

[1] Administration portuaire de Montréal.

[2] « L'Administration portuaire de Montréal innove en matière de sûreté », Communiqué de presse, Administration portuaire de Montréal, 8 décembre 2006.

[3] Administration portuaire de Montréal, « Termont achète un deuxième portique post-Panamax », PortInfo, novembre 2006.

solides qui ont transité au port au cours de la dernière année.[4]

Le port a également accueilli près de 91 000 croisiéristes et membres d'équipage. De ce nombre, 14 000 passagers ont fait de Québec le point de départ ou d'arrivée de leur croisière. Il s'agit d'une saison similaire à celle de 2005.[5]

En raison de l'augmentation continue du tonnage, les autorités portuaires comptent améliorer tous les équipements de chargement et de déchargement avec ses partenaires, de même que d'investir plusieurs millions de dollars dans des entrepôts.[6]

Sept-Îles

Hausse des tonnages de minerai de fer et d'aluminium

En 2006, les activités du port de Sept-Îles ont généré des transbordements de 23,5 Mt de marchandises, soit 5 % de plus qu'en 2005. C'est du côté des minières que l'essentiel du volume a été enregistré, avec un total de 20,2 Mt. D'ailleurs les expéditions de minerai de fer ont augmenté de 4 % en 2006. Mentionnons de plus que l'aluminerie Alouette a également augmenté ses expéditions d'aluminium depuis la mise en service de la phase 2. La manutention de l'aluminium a augmenté de 69 % par rapport à l'année précédente, pour totaliser près de 470 000 tonnes. Parallèlement à cette augmentation du tonnage, le trafic maritime à Sept-Îles a augmenté : 610 navires ont accosté au port en 2006, soit 20 navires de plus que l'année précédente.[7]

Sorel

Une soixantaine de navires de plus en transit au port

Le tonnage manutentionné au port de Sorel a totalisé 6,6 Mt, soit une hausse de 28 % par rapport à 2005. La hausse des tonnages d'ilménite et de lingots de métaux explique principalement cette augmentation du tonnage à Sorel. Le port a accueilli 348 navires, soit une soixantaine de plus qu'en 2005. Au cours de la dernière année, les gros navires de la *Canadian Steamship Line* assurant le transport d'ilménite entre Havre-Saint-Pierre et Sorel ont été mis à la ferraille pour être remplacés par de plus petits navires. Le transport du tonnage d'ilménite, relativement stable d'une année à l'autre, nécessite donc plus de voyages avec des navires plus petits.[8]

Havre-Saint-Pierre

Hausse des expéditions d'ilménite

Le tonnage manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre a totalisé 4,0 Mt en 2006, soit 29 % de plus qu'en 2005. Cette hausse est attribuable à une augmentation des expéditions d'ilménite. En 2006, 247 navires ont transité au port de Havre-Saint-Pierre.[9]

Port-Alfred

Baisse de 5 % du tonnage manutentionné

Avec un total de 4,5 Mt en 2006, le tonnage manutentionné au port de Port-Alfred a connu une baisse de 5 %. Les tonnages de bauxite, d'alumine, de coke vert, de coke calciné, de soude caustique et de mazout ont tous diminué, seul le tonnage de spath fluor a connu une légère hausse au cours de la dernière année. En 2006,125 navires ont transité au port, soit une quinzaine de moins qu'en 2005.[10]

Baie-Comeau

Hausse du tonnage manutentionné

En 2006, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait environ 5,7 Mt, soit 19 % de plus qu'en 2005. Le port a accueilli 264

---

[4] Administration portuaire de Québec.
[5] Ibid
[6] Ibid
[7] Administration portuaire de Sept-Îles.

[8] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[9] Corporation de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre.
[10] Administration portuaire de Port-Alfred.

navires en 2006, soit environ une quinzaine de plus qu'en 2005.[11]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 745 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau via le *Georges-Alexandre-Lebel*, ce qui représente une baisse de 5 % par rapport à 2005. Le transport de bois d'œuvre a notamment connu une baisse importante au cours de la dernière année. Le traversier-rail a fait 445 voyages allers-retours, soit une vingtaine de moins que l'an dernier.[12]

Trois-Rivières

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières a totalisé environ 2,7 Mt, soit 8 % de plus qu'en 2005. Les tonnages de grains, de vracs liquides et de marchandises générales ont tous connu une croissance. Environ 330 navires ont fait escale au port de Trois-Rivières en 2006, soit 25 de plus qu'en 2005.[13]

Le transport maritime de courte distance constitue un nouvel apport important de cargaisons au port. À ce propos, mentionnons que l'année 2006 a été la première année complète d'exploitation du nouveau service de transport des lingots de l'Aluminerie Alouette de Sept-Îles. De plus, Kruger fait également transporter par barge des copeaux de bois depuis Baie-Comeau et Forestville jusqu'à Trois-Rivières.

Les autorités du port de Trois-Rivières souhaitent augmenter les activités de 50 % d'ici les cinq prochaines années et ce, dans le cadre d'un projet de développement de nouveaux marchés. En moyenne, le port manutentionne bon an mal an environ 2,2 Mt de marchandises, ce qui équivaut à un trafic de 150 à 200 navires. Les autorités portuaires se fixent un objectif de 3 Mt, pour un trafic annuel d'environ 250 à 300 navires. Pour ce faire, l'administration portuaire compte, entre autres, sur une augmentation du tonnage de courte distance ou cabotage. Elle compte aussi attirer plus de navires en provenance d'autres pays.[14]

Bécancour

Forte baisse du tonnage manutentionné

Le volume des marchandises manutentionnées au port de Bécancour a totalisé 1,3 Mt, soit une baisse de 26 % par rapport à 2005. La fermeture prévue de Norsk Hydro en 2007, une usine de production de magnésium de Bécancour, commence à se faire sentir dans le tonnage manutentionné au port. En effet, le tonnage de magnésite, minerai nécessaire à la fabrication de magnésium, a enregistré une baisse importante de 73 % en 2006, comparativement à l'année précédente. Parallèlement, le nombre de navires en transit au port a diminué en 2006 avec un total de 133 navires, soit une quinzaine de navires de moins qu'en 2005.[15]

Par ailleurs, le comité de travail qui souhaite relancer les activités de l'usine de Norsk Hydro de Bécancour peut entamer l'année 2007 avec de bonnes nouvelles. En effet, le principal client de Norsk Hydro, General Motors, a confirmé qu'il serait prêt à renégocier les contrats qui le lient à l'usine avec un nouveau propriétaire. Il ne reste plus au comité de relance que de trouver un acheteur.[16]

Gros-Cacouna

Baisse des tonnages de sable et de gravier

Le port de Gros-Cacouna a connu une baisse de son trafic global en 2006, avec un tonnage manutentionné d'environ 148 000 t, soit une baisse de 54 % par rapport à 2005, attribuable principalement à une forte baisse du tonnage de sable et de gravier. En 2006, 40 navires ont

---

[11] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[12] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2005 et 2006.
[13] Administration portuaire de Trois-Rivières.
[14] « Port de Trois-Rivières – L'administration voit grand », Site Web de Radio-Canada, 13 décembre 2006.
[15] Administration portuaire de Bécancour.
[16] « Norsk Hydro – De l'espoir pour le comité de relance », Site Web de Radio-Canada, 3 janvier 2007.

transité au port, soit le même nombre que l'année précédente.[17]

Les responsables du projet de port méthanier à gros-Cacouna ont bon espoir d'obtenir l'aval des gouvernements au début de 2007. La construction du terminal pourrait débuter une fois que tous les permis seront obtenus. Les travaux s'étaleraient sur une période de trois ans. L'entrée en service du port méthanier est prévue pour 2010.[18]

Par ailleurs, selon des experts, le transport de gaz naturel liquéfié par méthanier à Gros-Cacouna peut se faire de façon sécuritaire. Telle est la conclusion d'un comité formé de spécialistes de Transports Canada et du milieu maritime qui juge que les mesures prévues par Énergie Cacouna pour assurer la sécurité publique sont adéquates.[19]

À titre d'exemple, les méthaniers emprunteront les routes de navigation déjà utilisées par la majorité des navires entre le détroit de Cabot et Les Escoumins, avant d'accoster au terminal de Gros-Cacouna. De plus, étant donné que la navigation dans les glaces nécessite des mesures particulières, Énergie Cacouna devra s'assurer de la présence de remorqueurs à l'approche du terminal. Des conseillers et des spécialistes en glace seront également à bord des méthaniers afin d'assister les équipages dans leurs manœuvres. Le comité d'experts recommande que des conditions météorologiques favorables soient observées sur une période de 36 heures avant d'autoriser les navires à accoster et à transborder le gaz naturel liquéfié.[20]

Rimouski

Baisse du tonnage manutentionné

En 2006, le tonnage manutentionné au port de Rimouski a totalisé 230 000 t, soit 4 % de moins qu'en 2005. La baisse des tonnages de bois d'œuvre, de sable et de gravier explique principalement cette diminution. Le port a accueilli 71 navires en 2006, soit trois de moins qu'en 2005.[21]

Port-Saguenay

Hausse du tonnage manutentionné

En 2006, Port-Saguenay a manutentionné un total de 324 000 t, soit une hausse de 4 % par rapport à 2005. Un total de 54 navires ont transité au port en 2006, soit 5 de plus qu'en 2005.[22]

Dans le cadre de son bilan de 2006, les autorités du port ont souligné l'utilisation du quai Lepage par 10 navires de croisières, dont 8 ont débarqué environ 11 500 passagers. Il s'agit d'un volume très intéressant pour une première saison d'accueil de bateaux de croisière.[23]

Par ailleurs, le comité consultatif mis sur pied pour étudier le projet de terminal méthanier de Grande-Anse accorde son appui aux promoteurs du projet. La prochaine étape consisterait à réaliser des études d'impact. La question de l'acceptabilité sociale risque cependant de revenir sur le tapis tôt ou tard, notamment lors de l'étape des audiences publiques en environnement (BAPE). Si jamais le projet de port méthanier à Grande-Anse recevait toutes les autorisations nécessaires à sa réalisation, le terminal pourrait entrer en service en 2012.[24]

---

[17] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[18] Pelchat, Pierre, « Énergie Cacouna espère obtenir le feu vert pour son projet en janvier », Le Soleil, 1er décembre 2006.
[19] « Le transport maritime du gaz peut se faire de façon sécuritaire », Site Web de Radio-Canada, 23 novembre 2006.
[20] Ibid

[21] Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel, SOPOR et COGEMA, 2005 et 2006.
[22] Administration portuaire de Port-Saguenay.
[23] Guillemette, Louis-Charles, « Port Saguenay en 2006 », Le Quotidien, 4 janvier 2007.
[24] Normand, François, « L'éolien sera au cour de l'actualité énergétique », Les Affaires, 6 janvier 2007; « Le projet de port méthanier reçoit des appuis », Site Web de Radio-Canada, 11 décembre 2006.

Matane

Baisse importante du tonnage de bois d'œuvre

En 2006, le tonnage manutentionné au port de Matane a totalisé environ 218 000 t, soit 13 % de moins qu'en 2005. La dernière année a été marquée par une importante baisse des transbordements de bois d'œuvre, et aussi dans une moindre mesure, des produits pétroliers et d'essence. Le port a accueilli 33 navires, soit une dizaine de moins qu'en 2005.[25]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 745 000 t de marchandises qui ont transité au port de Matane en 2006 via le *Georges-Alexandre-Lebel* (voir port de Baie-Comeau pour plus de détails).[26]

Portneuf

Baisse du tonnage manutentionné

Le port de Portneuf a connu une baisse de son trafic en 2006 avec un tonnage manutentionné de 87 000 t, soit 40 % de moins qu'en 2005. Le port a accueilli 6 navires au cours de la dernière année, soit la moitié moins qu'en 2005.[27]

Gaspé

Hausse du tonnage manutentionné

En 2006, le tonnage manutentionné au port de Gaspé a totalisé 80 200 t, soit 3 % de plus qu'en 2005. Cette augmentation s'explique en grande partie par une hausse des tonnages de sel de déglaçage et de produits pétroliers. Le port a accueilli 21 navires, soit cinq de plus que la saison précédente.[28]

Grâce à l'agrandissement de la carrière Wakeham, le port de Gaspé pourrait reprendre vie. La compagnie Constructions DJL investit 10 M$ pour réaménager la carrière de pierres et 5 M$ pour refaire l'aire de chargement du port de Gaspé. L'entreprise se prépare à expédier 800 000 t de concassé fin vers les États-Unis, notamment en Floride.[29]

BILAN DE L'ANNÉE 2006

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés dans les principaux ports du Québec en 2006 et 2005

Liste des ports	2006 janv.-déc.	2005 janv.-déc.	Variation[30] 2006 / 2005
1. Montréal	25,1 Mt	24,3 Mt	+ 3 %
2. Québec	23 Mt	22,7 Mt	+ 1 %
3. Sept-Îles	23,5 Mt	22,5 Mt	+ 5 %
4. Port-Cartier	N.D.	N.D.	—
5. Sorel	6,6 Mt	5,2 Mt	+ 28 %
6. Baie-Comeau[31]	5,7 Mt	4,8 Mt	+ 19 %
7. Port-Alfred	4,5 Mt	4,7 Mt	- 5 %
8. Havre-Saint-Pierre	4,0 Mt	3,1 Mt	+ 29 %
9 Trois-Rivières	2,7 Mt	2,5 Mt	+ 8 %
10. Bécancour	1,3 Mt	1,8 Mt	- 26 %
11. Port-Saguenay	324 kt	311 kt	+ 4 %
12. Rimouski	230 kt	240 kt	- 4 %
13. Gros-Cacouna	148 kt	240 kt	- 54 %
14. Matane[31]	218 kt	250 kt	- 13 %
15. Portneuf	87,2 kt	144,4 kt	- 40 %
16. Pointe-au-Pic	85 kt	66 kt	+ 29 %
17. Gaspé	80,2 kt	77,9 kt	+ 3 %
18. Chandler	2,5 kt	3,4 kt	- 26 %
Total (sans Port-Cartier)	**97,6 Mt**	**92,9 Mt**	**+ 5 %**

Source : Administrations portuaires et Transports Canada

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec.

Pointe-au-Pic

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Pointe-au-Pic a totalisé 85 000 en 2006, soit une hausse de 29 %. Cette augmentation s'explique par une hausse des tonnages de papier journal. Le nombre de navires a diminué avec un trafic de 15 navires, soit six de moins qu'en 2005.[32]

---

[25] Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel, SOPOR et COGEMA, 2005 et 2006.
[26] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2005 et 2006.
[27] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[28] Ibid.
[29] « Le port de Gaspé va reprendre vie », Site Web de Radio-Canada, 13 janvier 2007.
[30] Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.
[31] Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.
[32] Ibid.

Chandler

ntionné

Baisse du tonnage manuter

u port de Chandler

Le tonnage manutentionné a oit 26 % de moins en 2006 a totalisé 2 500 t, s ansbordements de qu'en 2005. La baisse des tr handises diverses sel de déglaçage et de mar caisse du tonnage. explique en totalité cette b Chandler en 2006, Neuf navires ont accosté à (soit six de plus qu'en 2005.[33]

PORTS DE L'EST DU CANADA

B.)

Port de Saint-John (N.-E

ntionné

Baisse du tonnage manuten

manutentionné au

En 2006, le tonnage total 24,9 Mt, soit 10 % port de Saint John a totalisé s hausses de 74 % de moins que l'an dernier. Les iers et de 27 % du du tonnage de produits fores sé les baisses de vracs secs n'ont pas compen de 10 % des 11 % des vracs liquides, es marchandises containeurs et de 9 % d générales.[34]

Halifax

anutentionné

Faible hausse du tonnage m

manutentionné au

En 2006, le tonnage total 8 Mt, soit une très port de Halifax a totalisé 13,8 l'an dernier. Le faible hausse par rapport à conteneurisées a tonnage de marchandises tonnages du vrac diminué de 2 %, alors que les enté de 2 % et de et du cargo Ro/Ro ont augm tonnage de 6 % respectivement. Le compte pour 1 % marchandises générales, qui connu une baisse du tonnage total à Halifax, a importante de 31 %.[35]

[33] « Rapport détaillé du tonnage manipul é dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[34] Administration portuaire de Saint-John (Nouveau-Brunswick).
[35] « Year End 2006 - Synopsis », Site Wel o du port de Halifax.

VOIE MARITIME

Un nouveau record de nombre de jours d'ouverture pour la Voie maritime

La Voie maritime du Saint-Laurent est officiellement fermée depuis le 30 décembre 2006, ce qui met fin à sa 48e saison de navigation. La Voie maritime est demeurée ouverte 283 jours, soit un nouveau record surpassant de deux jours l'ancien record de 2004.[36]

Hausse du tonnage en transit sur la Voie maritime

En 2006, la Voie maritime du Saint-Laurent a accueilli 4 612 transits, soit une augmentation de 6 % par rapport à l'an dernier. En termes de tonnage, ces navires ont transporté plus de 48 Mt de marchandises, soit 9 % de plus que l'an dernier. Les marchandises en vrac ont été la principale catégorie de marchandises transportées avec 16,2 Mt, suivi des céréales, du minerai de fer et du charbon. Toutes les catégories de cargaison ont connu une hausse du tonnage en 2006. Au chapitre des réalisations du réseau, soulignons que la campagne *Autoroute H_2O* a favorisé le transit de plus de 500 000 tonnes de nouvelles marchandises sur la Voie maritime.[37]

TRANSPORT MARITIME MONDIAL

Forte croissance du commerce maritime mondial

En 2005, le commerce maritime mondial a transporté un record de 7,1 milliards de tonnes de marchandises, soit une croissance de 3,8 % par rapport à l'année précédente. Selon le rapport annuel de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

[36] « La 48e saison de navigation de la Voie maritime fixe un nouveau record », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 2 janvier 2007.
[37] ibid

(CNUCED), la croissance du vrac, surtout dans les secteurs des minéraux et de l'énergie, explique principalement cette augmentation du tonnage.

La forte croissance de la production d'acier, dont la consommation mondiale d'environ 1 milliard de tonnes est dominée par la Chine, a fait grimper de 9,3 % les expéditions mondiales de minerai de fer. L'Australie et le Brésil d'où partent 70 % des exportations totales de minerai de fer ont enregistré des hausses de 14,5 % et de 8,3 % respectivement. La Chine a été le plus gros importateur de minerai de fer avec 263 Mt (50 Mt de plus qu'en 2004), suivie du Japon, de l'Union européenne et de la Corée du Sud. Les expéditions mondiales de charbon ont quant elles totalisé 682 Mt, soit une augmentation de 4,9 % par rapport à 2004. En 2006, on prévoit que le commerce maritime mondial devrait connaître une croissance semblable à celle de 2005.[38]

TRANSPORT MARITIME AU CANADA

L'avenir économique du Canada est étroitement relié au transport maritime

Selon M. Stephen J. Brooks, vice-président à la Chambre de commerce maritime du Canada, l'avenir économique dépend majoritairement du commerce maritime. Plusieurs économistes prédisent que le commerce international canadien doublera d'ici 2020. Les économistes sont également d'accord sur le constat suivant : afin d'atteindre de telles prévisions, le Canada doit considérablement développer ses relations commerciales avec d'autres pays que les États-Unis, principal partenaire commercial actuel du Canada. En d'autres mots, M. Brooks soutient que c'est à l'étranger que la prospérité future du Canada réside. Avec 96 % de l'ensemble du commerce des marchandises étrangères transportées par voie maritime, il est évident que la prospérité future du Canada dépend du commerce maritime.[39]

Toujours de l'avis de M. Brooks, il faut que le Canada procède le plus rapidement possible à des investissements stratégiques dans les infrastructures maritimes et portuaires : la modernisation des quais, le dragage des canaux et des ports, les réseaux de gestion intégrée des terminaux, les réseaux de coordination du trafic portuaire, les réseaux ferroviaires intermodaux sur les quais, le remplacement et la modernisation des écluses des voies intérieures, etc.[40]

Forte croissance du trafic prévue pour les ports canadiens

Lors d'une récente Conférence Canada-Asie sur la navigation tenue à Vancouver, M. John Vickerman, directeur et vice-président exécutif de la compagnie TransSystems, a rappelé que le Canada est bien positionné pour accueillir la croissance fulgurante anticipée du commerce mondial des conteneurs au cours des prochaines années. Selon M. Vickerman, les ports américains seront prochainement saturés, de même que les routes et les chemins de fer déjà très encombrés seront incapables d'accueillir cette marée anticipée de conteneurs en provenance de l'Asie. Dans ce contexte, lorsque les ports de la Côte ouest de l'Amérique du Nord seront saturés, le trafic de conteneurs pourrait refluer vers les ports de la côte atlantique du Canada.[41]

TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

Des investissements afin de développer le transport intermodal

Transports Québec a annoncé la mise en place du Programme d'aide à l'intégration

[38] « Forte croissance soutenue du commerce maritime mondial », Maritime Magazine, numéro 43.

[39] Brooks, Stephen J., « L'avenir dépend du commerce maritime », Maritime Magazine, numéro 42.
[40] Ibd
[41] Quigley, Léo, « Forte croissance du trafic prévue pour les ports canadiens », Maritime Magazine, numéro 42.

intermodale, dont le but est de favoriser l'implantation de projets intermodaux permettant le maintien d'infrastructures ferroviaires et maritimes, en complémentarité avec le secteur routier, en particulier pour le transport des marchandises. Le programme comporte un volet promotion, de manière à inciter les entreprises à une plus grande utilisation de l'ensemble de ces modes. Enfin, un soutien est offert aux initiatives de valorisation du transport maritime et d'utilisation accrue du fleuve Saint-Laurent. Le budget global alloué à ce programme s'élève à 21 M$ dont 80 % seront consacrés aux volets des infrastructures intermodales ferroviaires et maritimes.[42]

Projet de corridor commercial pour le Saint-Laurent et les Grands Lacs

Des dirigeants d'entreprises de transport se concertent pour réaliser le projet d'un corridor de commerce du Saint-Laurent et des Grands Lacs dont on parle beaucoup dans tous les milieux gouvernementaux et institutionnels depuis que le gouvernement canadien a lancé, en 2005, *la Stratégie sur la porte d'entrée du Pacifique* (depuis rebaptisée *Initiative de la porte et du corridor Asie-Pacifique*). Le groupe de travail entend formuler une vision de développement qui fait consensus parmi les divers intervenants du corridor Saint-Laurent - Grands Lacs et d'identifier des priorités communes en matière d'infrastructures et de réglementation, et bien sûr d'en informer les gouvernements. [43]

Par ailleurs, le corridor de commerce Saint-Laurent - Grands Lacs est devenu un dossier prioritaire pour la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) pour qui ce corridor est d'une importance capitale pour l'avenir économique du Québec et du Canada. Dans le contexte où l'on prévoit que le commerce international pourrait doubler au cours des vingt prochaines années, le projet de corridor de commerce Saint-Laurent - Grands Lacs est primordial. Son objectif principal consiste à améliorer la compétitivité de cette artère vitale pour l'économie du Québec, du Canada et de l'Amérique du Nord dans le but d'attirer une plus grande part du commerce international de marchandises.[44]

L'année 2007 sera déterminante pour le corridor de commerce Saint-Laurent - Grands Lacs. L'effort de concertation s'élargira pour intégrer tous les modes de transport, plusieurs secteurs industriels, les chambres de commerce, les gouvernements et tout autre groupe pouvant jouer un quelconque rôle dans le développement du corridor. Plusieurs comités seront également mis sur pied pour analyser les forces et les faiblesses de la chaîne logistique du corridor et pour formuler des recommandations concernant les projets stratégiques à développer.[45]

ENVIRONNEMENT

Transports Canada se dote d'une nouvelle technologie de surveillance aérienne

En décembre dernier, Transports Canada a mis en service un aéronef Dash 8 nouvellement équipé d'équipement de surveillance de pointe pouvant détecter les pollueurs marins. Cette technologie permettra à l'aéronef de surveillance de couvrir un secteur beaucoup plus vaste qu'auparavant, de jour comme de nuit, et même lorsque les conditions météorologiques sont nuageuses. Cette surveillance aérienne sera combinée au système de satellite RADARSAT actuellement en place et qui permet de détecter les déversements d'hydrocarbures à la surface de l'océan. L'avion sera basé à St. John's à Terre-Neuve[46]

---

[42] « La ministre déléguée aux transports annonce la mise en place du programme à l'intégration modale », Communiqué de presse, Transports Québec, 24 octobre 2005.

[43] Duhamel, Alain, « Projet de corridor commercial pour le Saint-Laurent et les Lacs », Les Affaires, 30 décembre 2006.

[44] « Le corridor de commerce Saint-Laurent Grands Lacs », Le Saint-Laurent Express, 16 janvier 2007.

[45] « Excellentes perspectives pour le corridor Saint-Laurent – Grands Lacs », Maritime Magazine, numéro 43.

[46] « Protection améliorée du milieu marin du Canada grâce à une nouvelle technologie de surveillance aérienne de pointe », Communiqué de presse, Transports Canada, 1er décembre 2006.

MARCHANDISES

Minerai de fer

Hausse anticipée de la production québécoise de minerai de fer au cours des prochaines années

Les compagnies minières de la Côte-Nord ont produit à plein régime en 2006. Selon Exportation et Développement Canada (EDC), la demande de minerai de fer et d'acier en Asie devrait rester assez forte au cours de la prochaine année et le minerai de fer devrait connaître encore une forte demande jusqu'en 2010 au moins.[47]

Mines de fer Consolidated Thompson, *New Millenium Capital* et *Quinto Technologies* ont annoncé au cours de la dernière année leur intention d'ouvrir des mines de fer sur la Côte-Nord, ce qui pourrait doubler la production du pays. La minière *New Millenium* dispose d'un gisement de 3 milliards de tonnes près de Shefferville, soit l'équivalent des réserves en fer du Canada. Plus au sud, tout près de Fermont, la compagnie *Consolidated Thompson* veut exploiter le gisement de 638 Mt du lac Bloom. Dans la même région, *Quinto Technologies* dispose d'un gisement de 274 Mt au lac Peppler. Si elles sont aménagées, ces mines doubleront la production canadienne et contribueront assurément à une augmentation du tonnage manutentionné de minerai de fer sur la Côte-Nord.[48]

Blé

Baisse anticipée de la production et des exportations canadiennes de blé

Selon les plus récentes estimations des analystes d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC), les superficies ensemencées de blé commun[49] au Canada devraient diminuer de 10 % en 2007. La production devrait chuter de 11 % et l'offre totale de 10 % pour s'établir à 27 %. Conséquemment, les exportations pourraient diminuer de 15 % en raison de la baisse de l'offre.[50]

Aluminium

Hausse anticipée de la production canadienne d'aluminium

Selon les prévisions d'EDC, la Chine demeurera un importateur net d'aluminium en 2007 et ce, bien que la production chinoise d'aluminium ait grandement augmenté au cours des dernières années. La demande chinoise d'aluminium continue d'augmenter. Dans ce contexte, la production et les exportations canadiennes d'aluminium en 2007 devraient continuer à profiter de cette conjoncture, comme ce fut le cas en 2006.[51] En effet, la production canadienne a totalisé près de 3,1 Mt en 2006, soit une augmentation d'environ 5 % par rapport à 2005.[52]

La multinationale Alcan a annoncé en décembre dernier des investissements de 2,1 milliards $ en 10 ans dans la région de Saguenay. Alcan veut ainsi donner à la région la capacité d'augmenter la production d'aluminium 450 Mt au Saguenay – Lac-Saint-Jean d'ici dix ans. Alcan a confirmé également la construction d'une aluminerie pilote au complexe Jonquière, au coût de 636 M$. La construction de la nouvelle aluminerie devrait débuter en 2008.[53]

---

[47] « Analyses et prévisions économiques », Exportation et Développement Canada, janvier 2007.
[48] « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles Canada, août 2006.

[49] Le blé commun, destiné à la fabrication de pain et de pâtisserie, constitue 90 % de l'ensemble du blé cultivé au Canada. Le reste, soit 10 % de la production canadienne, est constitué de blé dur, destiné principalement à la fabrication de pâtes alimentaires.
[50] « Canada : perspectives des céréales, oléagineux, légumineuses et cultures spéciales pour 2007-2008 », Agriculture et Agroalimentaire Canada, bulletin mensuel, 12 janvier 2007.
[51] « Analyses et prévisions économiques », Exportation et Développement Canada, janvier 2007.
[52] « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles Canada, janvier 2007.
[53] « Alcan à Saguenay – 2,1 milliards en 10 ans », Site Web de Radio-Canada, 14 décembre 2006.

Bois d'œuvre et papier journal

Des temps difficiles pour l'industrie forestière canadienne

La piètre performance des produits du bois et du papier a entraîné un déclin d'environ 8 % des exportations canadiennes de produits forestiers en 2006. EDC prévoit une diminution des exportations de 3 % en 2007. Le ralentissement du secteur de la construction résidentielle aux États-Unis devrait se poursuivre au cours de la prochaine année. Et toujours selon EDC, les exportations canadiennes ne pourront augmenter de façon notable tant et aussi longtemps que la demande résidentielle de bois d'œuvre aux États-Unis ne se raffermira pas.[54]

La situation n'est guère plus encourageante pour le secteur du papier journal alors que la croissance des exportations devrait être très faible en 2007. Les facteurs fondamentaux de la demande sur le marché américain sont toujours défavorables, la consommation en papier journal des quotidiens américains est à la baisse et les dépenses en publicité dans les journaux sont également à la baisse. À cela, il faut ajouter l'augmentation de la production asiatique de papier journal qui courtise les grands éditeurs américains.[55]

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Les ports d'escale pour les croisières

Une étude menée par Développement économique Canada et Desjardins Marketing Stratégique révèle que les villes de Gaspé, Baie-Comeau et Saguenay sont les sites les plus propices à la construction de ports d'escale pour bateaux de croisière. Différents aspects ont été analysés lors de cette enquête, tels que le potentiel de fréquentation du quai, la facilité de transport et les attraits touristiques des environs.[56]

Développement économique Canada s'est engagé à appuyer le développement de l'industrie des croisières internationales susceptible de contribuer à la vitalité des collectivités du Québec. D'ailleurs, le ministre Jean-Pierre Blackburn a annoncé récemment que la Ville de Saguenay recevra 9,8M$ en vue de l'aménagement d'un port d'escale pour les bateaux de croisières dans l'arrondissement La Baie.[57]

Rappelons qu'à l'échelle mondiale, l'industrie des croisières internationales connaît une forte croissance. Entre 2010 et 2015, les experts prévoient une augmentation entre 6 et 12 % par année du nombre de croisiéristes, pour se situer entre 18 et 24 millions en 2010 et entre 22 et 34 millions de croisiéristes en 2015.[58]

---

[54] « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles Canada, janvier 2007.
[55] Ibid

[56] « Baie-Comeau et Gaspé dans la course », Site Web de Radio-Canada, 7 janvier 2007
[57] « Le nouveau gouvernement du Canada contribue pour 9 871 764 $ à l'aménagement d'un port d'escale de croisières à Saguenay », Communiqué de presse, Transports Canada, 18 février 2007.
[58] Ibid

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

[redacted], économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : [redacted]

Fax : [redacted]

Courriel : [redacted]

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec QC
G1K 7Y7

Février 2007